

参考資料

令和2年 2月19日
港湾局

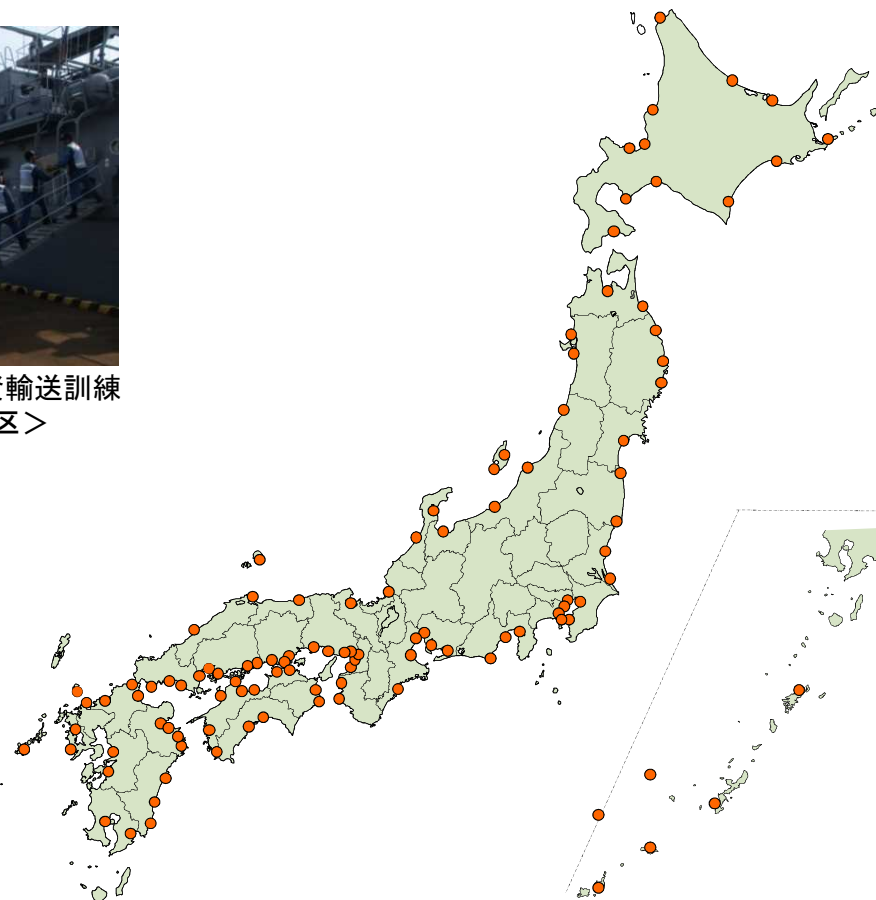
港湾における災害対応能力の向上

- ◆ 地震発生時、緊急物資輸送や経済活動確保のため、耐震強化岸壁の整備を計画。
- ◆ 全国112の港湾※で、374バースで耐震強化岸壁の計画があるが、整備率は港湾数で83%、バース数で約55%であり、いまだ整備途上。

※ 重要港湾以上の港湾



耐震強化岸壁での緊急物資輸送訓練
＜近畿 堺泉北港堺2区＞



93港／112港(83%)

205バース／374バース(55%)

※バース数は緊急物資輸送用と幹線貨物輸送用の合計

耐震強化岸壁の変遷

- ◆ 大規模地震等が発生した場合における住民の避難や物資の緊急輸送に対処するため、耐震性を強化した係留施設等の計画的な整備を進めてきた。
- ◆ 一方、近年の災害では、緊急物資輸送として、大型輸送船や護衛艦、フェリー等が使用されている。

耐震強化岸壁の変遷

時期	根拠	水深・延長	緊急物資	幹線貨物
昭和59年(1984年)8月～	港湾における大規模地震対策施設の整備構想について ※日本海中部地震(昭和58年7月)の教訓を踏まえ策定	水深5.5m、延長90mを基本 (2,000DWTの船舶を想定)	耐震化	
平成8年(1996年)12月～	港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針 ※阪神淡路大震災(平成7年1月)の教訓を踏まえ策定	背後人口が多い港湾: 水深10m それ以外の港湾: 水深7.5m ※延長は130mが一般的		必要に応じて耐震化
平成25年(2013年)4月～	幹線貨物輸送対応ターミナル、港湾計画における取扱等について(平成25年4月)	水深10m、延長240mを基本	すべて耐震化(兼用可)	

最近の災害派遣の例



おおすみ
8,900t、全長178m



はくおう
17,350GT、全長199.45m



いずも
19,500t、全長248m

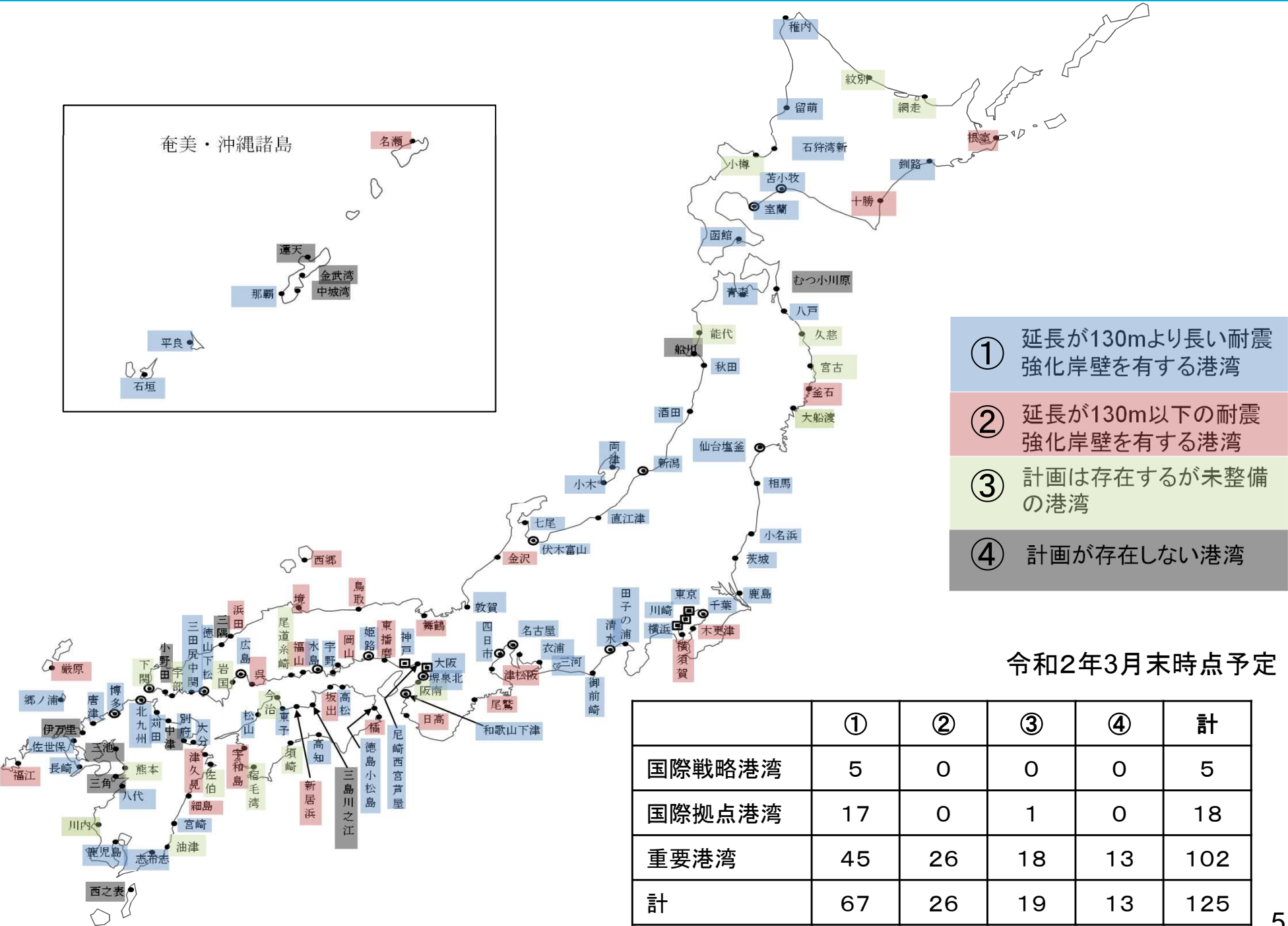
耐震強化岸壁の整備の考え方

	阪神大震災(平成7年1月)以降の考え方	東日本大震災(平成23年3月11日)以降の考え方
根拠	・港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針(平成8年12月) ・臨海部防災拠点マニュアル(平成9年3月)	・幹線貨物輸送対応ターミナル、港湾計画における取扱等について(平成25年4月) ・臨海部防災拠点マニュアル(改訂版)(平成28年3月)
水深	背後人口が多い港湾:10m それ以外の港湾:7.5m	10m
延長	130m	240m
バース数	・1バースあたりの取扱能力を250トン/日と仮定し、背後圏に必要な緊急物資量(=背後圏人口※ ¹ ×被災率×港湾分担率×一人一日あたりに必要な物資量)から算出	・荷役方法に応じた1バースあたりの取扱能力と、緊急物資量※ ² から算出
荷さばき地	—	船舶1隻が輸送する緊急物資量の荷さばきを行うために必要な面積を確保、特にフェリー・RORO船の場合には約1haの用地確保を推奨

※1 港湾から概ね10km圏内にある背後都市の人口。

※2 地域防災計画等において必要な緊急物資量を計算している場合はこれを用いる。
算出していない場合は、地域の防災部局と連携し算出。

重要港湾以上の耐震強化岸壁の整備状況②



耐震強化岸壁の整備経過年数

令和2年3月末時点予定

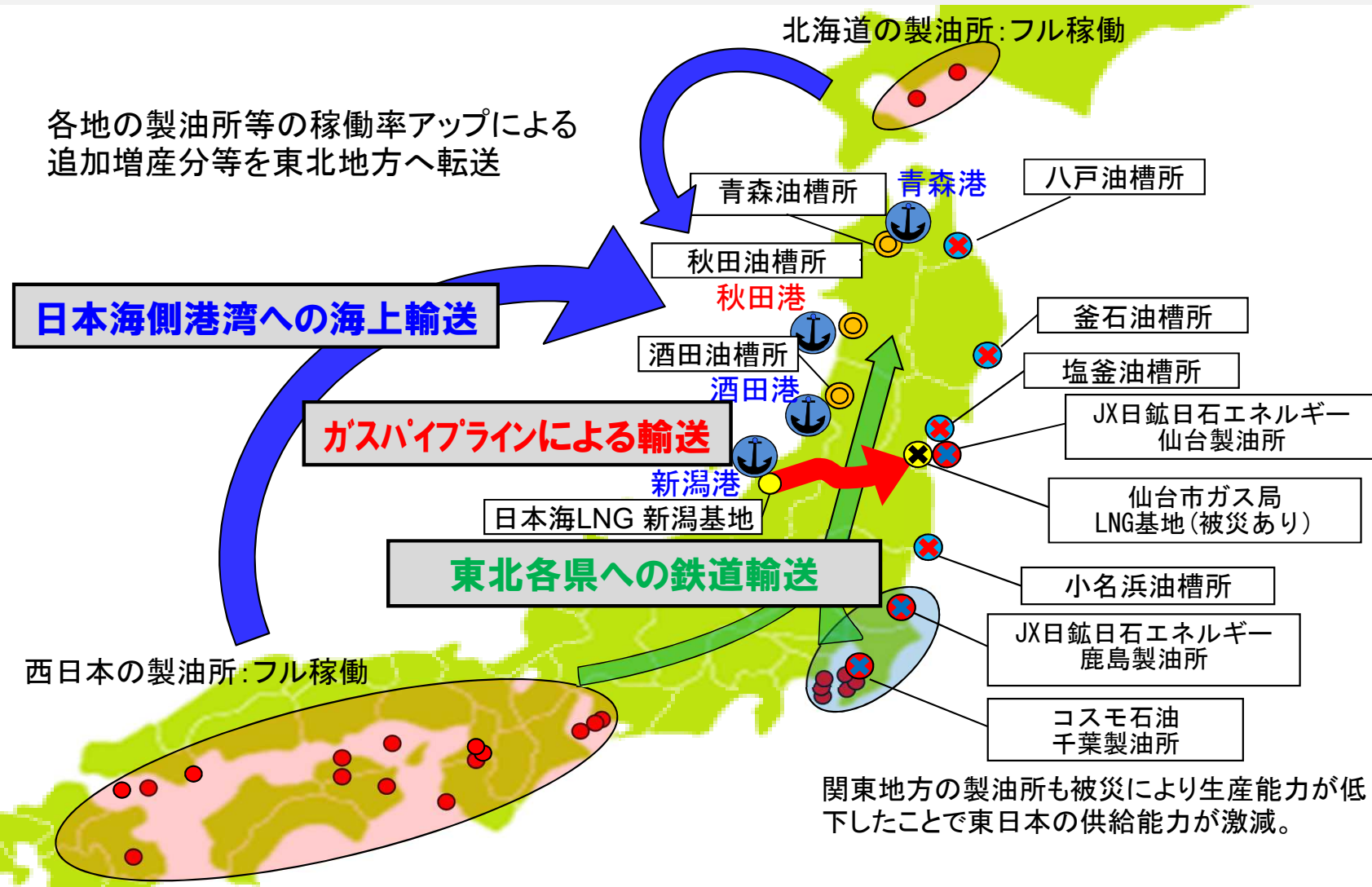
供用年	岸壁数
10年以内	67
11年以上20年以内	59
21年以上25年以内	41
26年以上30年以内	16
31年以上40年以内	14
41年以上前	8
	合計:205

東日本大震災から8年

阪神・淡路大震災から約25年

東日本大震災【エネルギー供給への影響】

- ◆ 東日本大震災により東北地方太平洋側の製油所及び油槽所が被災し、東北地方における石油供給能力が激減。
 - ◆ 東北地方太平洋側の港湾も被災しており、タンカーの入港が不可能な状況。
- ↓
- ◆ 北海道や西日本の製油所の稼働率を最大限まで引き上げるとともに、被災していない日本海側港湾（秋田港、酒田港、新潟港）への海上輸送や、鉄道を活用して、東北地方で必要な石油の燃料供給を確保。
 - ◆ なお、仙台都市圏へのガスの供給については、新潟からの広域パイプラインが連結されていたため、早期復旧可能であった。



主な製油所	
	製油所 (被災あり)
	製油所 (被災無し)
東北地方の主な油槽所	
	油槽所 (被災あり)
	油槽所 (被災無し)

出典: 経済産業省資料等を基に
国土交通省港湾局作成

- ◆ 東日本大震災時には、被災した太平洋側港湾に代わり、日本海側港湾を活用した支援物資等の受け入れがなされた。
- ◆ 切迫する東南海地震・南海地震などの地震・津波に備え、災害時の港湾間の相互協力協定の締結等を通じた、四国を含む西日本地域においても、災害に強い物流ネットワークの構築が必要。

新潟港

・韓国からの緊急支援物資として支援物資(水、食料)を新潟港で受け入れ。



秋田港

・内航フェリー(チャーター便、定期便)を活用し、自衛隊のジープや消防庁の消防車・救急車等、関係機関の被災地向けの人員・車輛、救援物資を輸送。



敦賀港

・既存のRORO船航路を活用し、韓国からの緊急支援物資として支援物資(毛布、カップ麺)を敦賀港で受け入れ。



○災害時の港湾間の相互協力協定の例

【伏木富山港—名古屋港】

(平成23年7月基本合意)

- ・東日本大震災を踏まえ、港湾間の災害時の協力体制を構築。
- ・災害時の港湾施設の相互利用、利用可能岸壁や航路について情報共有し、緊急支援物資の速やかな輸送等を実現し、地域経済への影響を軽減。



出典: 国土交通省港湾局作成

- ◆ 震災発生後、港湾管理者をはじめとする関係者による速やかな点検、復旧作業により、熊本港、八代港、大分港等に支援物資を積載した海上自衛隊の輸送艦や、海上保安庁の巡視船が入港し、支援物資、支援部隊の輸送拠点として機能。



【大分港】

呉市から飲料水や毛布、災害用トイレ、ブルーシートなどを積載して、17日大分港に入港した海上自衛隊の輸送艦「しもきた」



【熊本港】

17日熊本港に入港し、給水支援活動等を行った奄美海上保安部の巡視船「あまぎ」

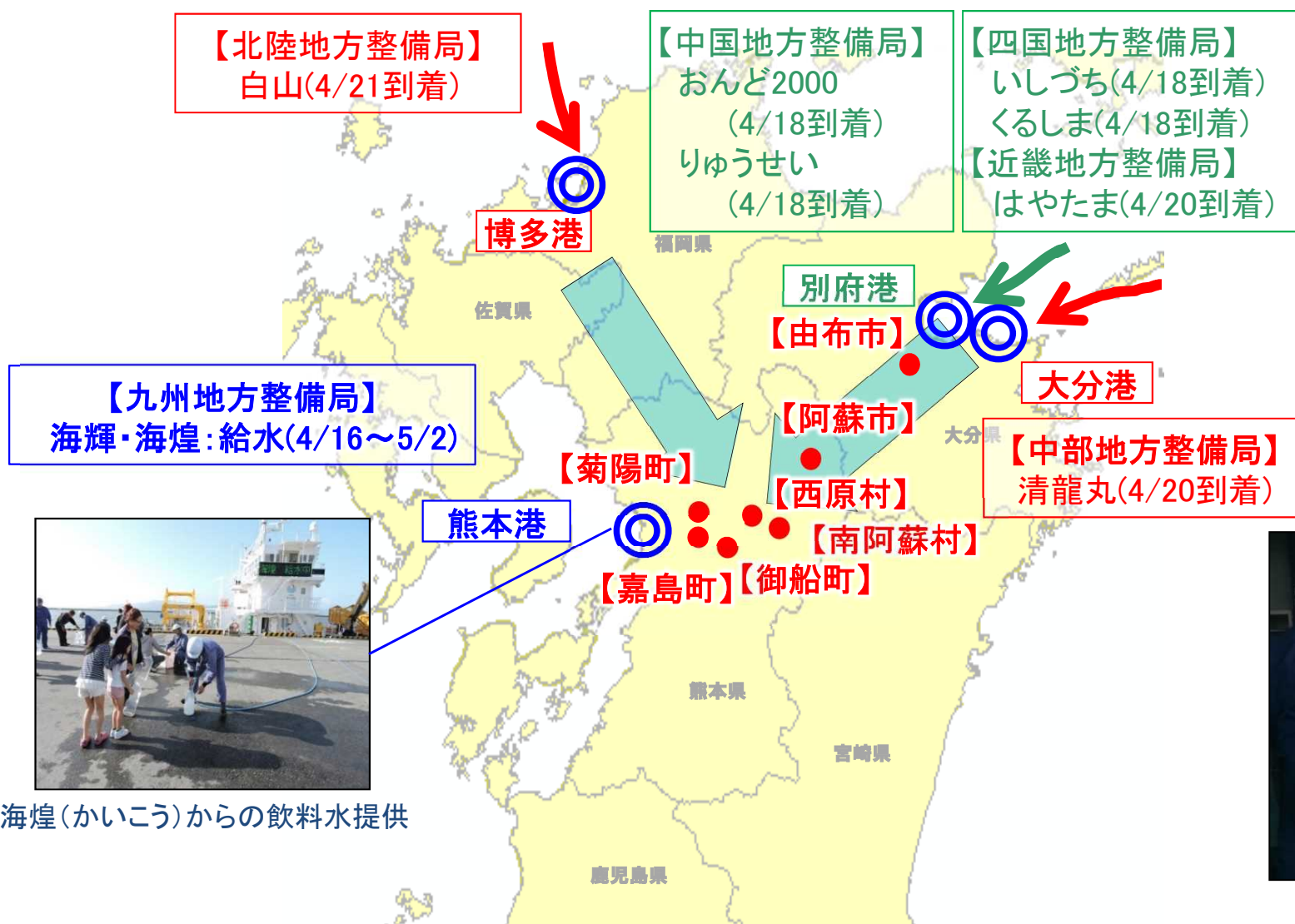


【八代港】

佐世保地方総監部が集めた缶詰の非常用糧食約6万6000食などを積載して、17日八代港に入港した海上自衛隊の輸送艦「おおすみ」

平成28年熊本地震【港湾の広域ネットワークを活用した被災地への支援物資輸送】 国土交通省

- ◆ 被災者を支援するため、国土交通省港湾局では、全国各地の港湾に配備している船舶（大型浚渫兼油回収船、海洋環境整備船、港湾業務艇）により、飲料水や食料などの支援物資を博多港、別府港、大分港へ輸送。
- ◆ 熊本港で九州地方整備局配備の海洋環境整備船2隻により、地域の方々に飲料水を提供。
- ◆ 熊本市給水車への供給と併せ、3,500名以上の方々に112千ℓ以上を提供（500mlペットボトル換算22.4万本相当）



清龍丸による支援物資輸送状況



被災地へ搬入



被災地における現地搬入状況



海煌(かいこう)からの飲料水提供

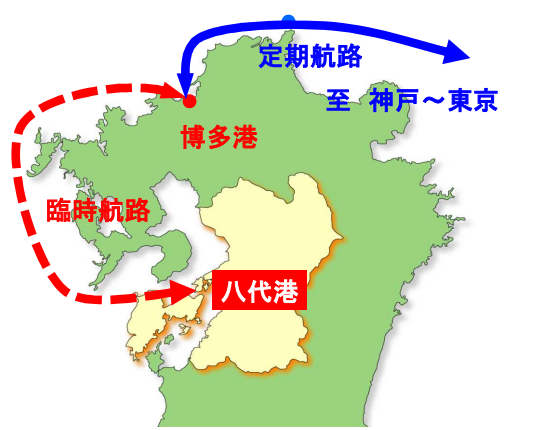
- ◆ 熊本港の定期コンテナ便の早期再開や八代港の臨時コンテナ便の開設により、被災地域の産業活動の早期の回復を図った。
- ◆ 陸上インフラ施設の被災に伴って、陸上輸送に支障が出た企業については、陸上輸送から細島港、宮崎港、志布志港を活用した海上輸送（国内定期フェリー等）にシフトして物流のサプライチェーンを確保。

＜被災後における海上輸送網の確保＞

【熊本港】 被災したガントリークレーンの早期復旧を行い、4月23日に高麗運輸による外資定期コンテナが再開。



【八代港】 4/23から、井本商船が八代港と博多港を結ぶ、臨時のコンテナ航路を開設し、生活物資の安定輸送や被災地の産業活動復旧を支援。



＜物流サプライチェーンの確保＞

- 陸上インフラ施設の被災により、陸上輸送が困難
- ・九州自動車道（植木IC～喜島JCT）が通行止め。
 - ・大分自動車道（湯布院IC～日出JCT）が通行止め。
 - ・JR鹿児島本線（荒尾駅～八代駅）が不通。



陸上輸送に支障が出た企業は海上輸送にシフト。
物流のサプライチェーンを確保。



（事例）

企業	被災前	被災後
飼料（原料）	神戸・大阪→志布志市（海上輸送） 福岡市 →志布志市（陸上輸送）	神戸・大阪→志布志市（海上輸送）
紙・パルプ（原料）	四国地方→鹿児島市（海上輸送） 八代市 →鹿児島市（陸上輸送）	四国地方→鹿児島市（海上輸送） 増量 八代市 →鹿児島市（陸上輸送） 減量
酒造（製品）	都城市→関西地方（海上輸送） 都城市→関西地方（陸上輸送）	都城市→関西地方（海上輸送） ※宮崎港・細島港 経由
飲料（製品）	熊本県喜島町→九州域内（陸上輸送）	鳥取・山梨→九州域内（海上輸送） ※志布志港 経由
農産物	鹿児島市→関西地方（海上輸送） 鹿児島市→関西地方（陸上輸送） 鹿児島市→関西地方（JR輸送）	鹿児島市→関西地方（海上輸送） ※志布志港 経由

◆ 平成30年7月豪雨により陸上交通網が分断され、東京、大阪から九州方面へのトラックによる陸上輸送の一部において、長距離フェリーによる代替輸送が行われ、海上輸送によるリダンダンシー効果が発揮された。

①台風7号の接近に伴い一部欠航し、前年比減

②豪雨による道路混雑により出航時間に間に合わなかったトラックが多数発生、輸送実績は前年比減

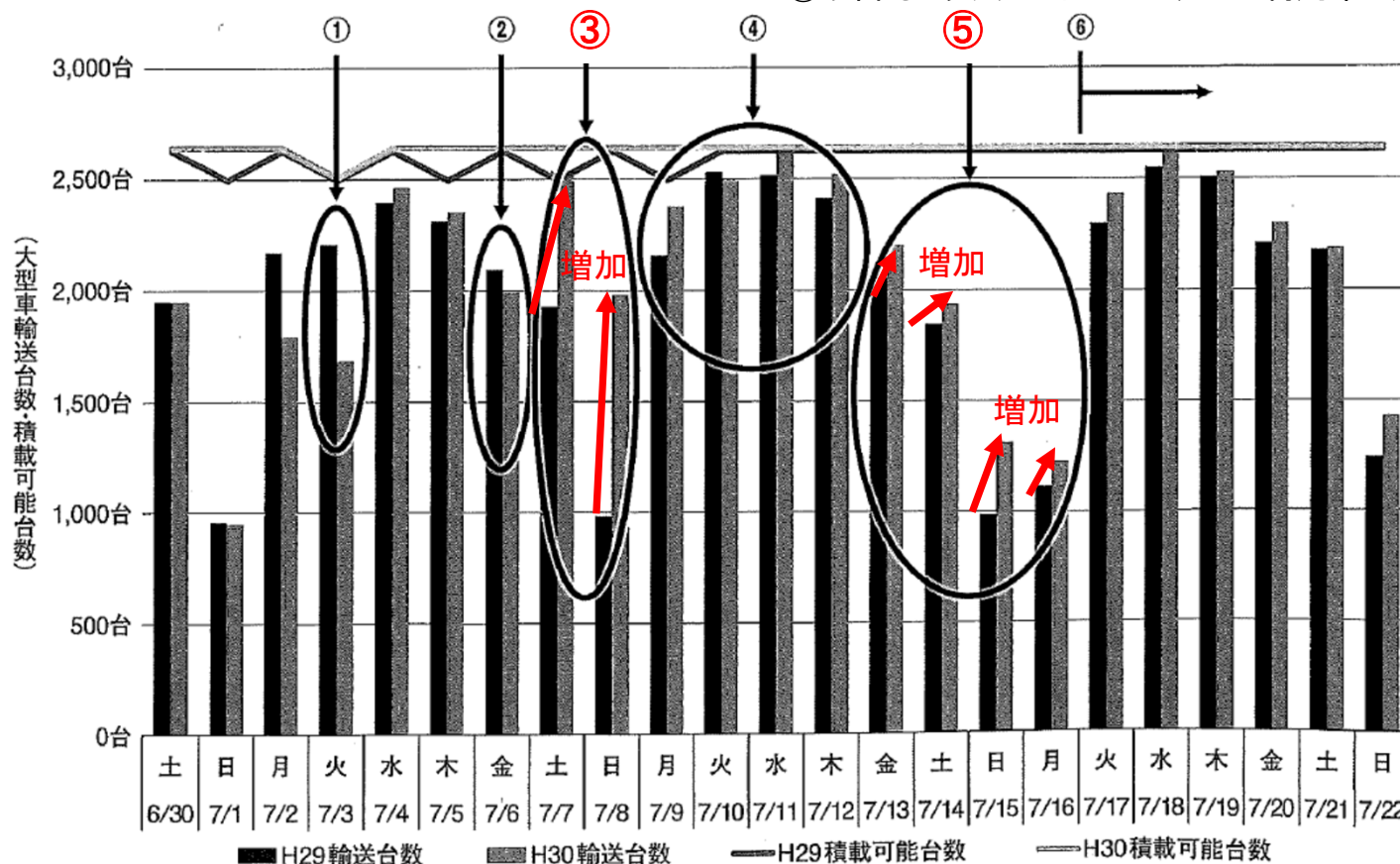
③前日に乗り遅れたトラックや高速道路通行止めにより足止めされたトラックがフェリーを利用し、満船状態で運行、輸送実績は前年比増

④中国自動車道の通行止め全線解除後も交通規制等で陸路は混雑が継続し、通常陸路を走るトラックによるフェリーの利用申し込みが継続。しかし、平日は長期契約ユーザーでほぼ満船状態により、殆ど対応できず、輸送実績は前年比微増

⑤週末は輸送力に余裕があり、通常陸路を走るトラックのフェリー利用申し込みに対応、輸送実績は前年比増

⑥以降もトラックからのフェリーの利用申し込みは継続。

対象の8航路
東京～徳島～北九州
大阪(南港)～北九州
大阪(泉大津)～北九州
神戸～北九州
大阪～別府
神戸～大分
大阪～志布志
神戸～宮崎



出典：雑誌「港湾」2018.11
特集●港湾における
災害支援を基に国土
交通省港湾局作成

平成30年7月豪雨【海上交通による孤立解消・移動手段の確保】

- ◆ 平成30年7月豪雨による陸上交通網の分断に対応した渋滞緩和や移動手段の確保を行うため、海上交通が活用され、リダンダンシー機能を発揮。
- ◆ 広島～呉間:最大7便増／呉～呉市川尻・安浦:4便増／広島～呉市天応:最大8便増(最大約5,500人/日※が利用)。なお、平時の利用状況に戻ったこと等から8/31までに終了。
※ 平常時の150倍

【広島～呉間の渋滞緩和・定時性の確保】

- JR西日本宮島フェリー(株)による臨時運航
呉港⇒広島港(7月17日～8月1日 平日朝1日1便)
- 瀬戸内海汽船(株)の定期航路における増便
広島港～呉港(7月7日～8月31日 最大1日6便増)

【呉市川尻・安浦地区における移動手段の確保】

- 災害時緊急輸送船「キャットクルーズ」の臨時運航
川尻港～呉港(7月30日～8月22日 平日1日1往復)
- 災害時緊急輸送船「キャットクルーズ2」の臨時運航
仁方港～呉港(8月7日～8月22日 平日1日1往復)
※「女猫の瀬戸」を通過するため航路名を「キャットクルーズ」と命名

【呉市天応地区へのボランティア輸送】

- 災害時緊急輸送船「さくら直行便」の臨時運航
呉市天応(呉ポートピアパーク桟橋)～広島(宇品)港
(8月6日～10日 1日4往復、8月16日～31日 1日2往復)
※ボランティアについては無料送迎

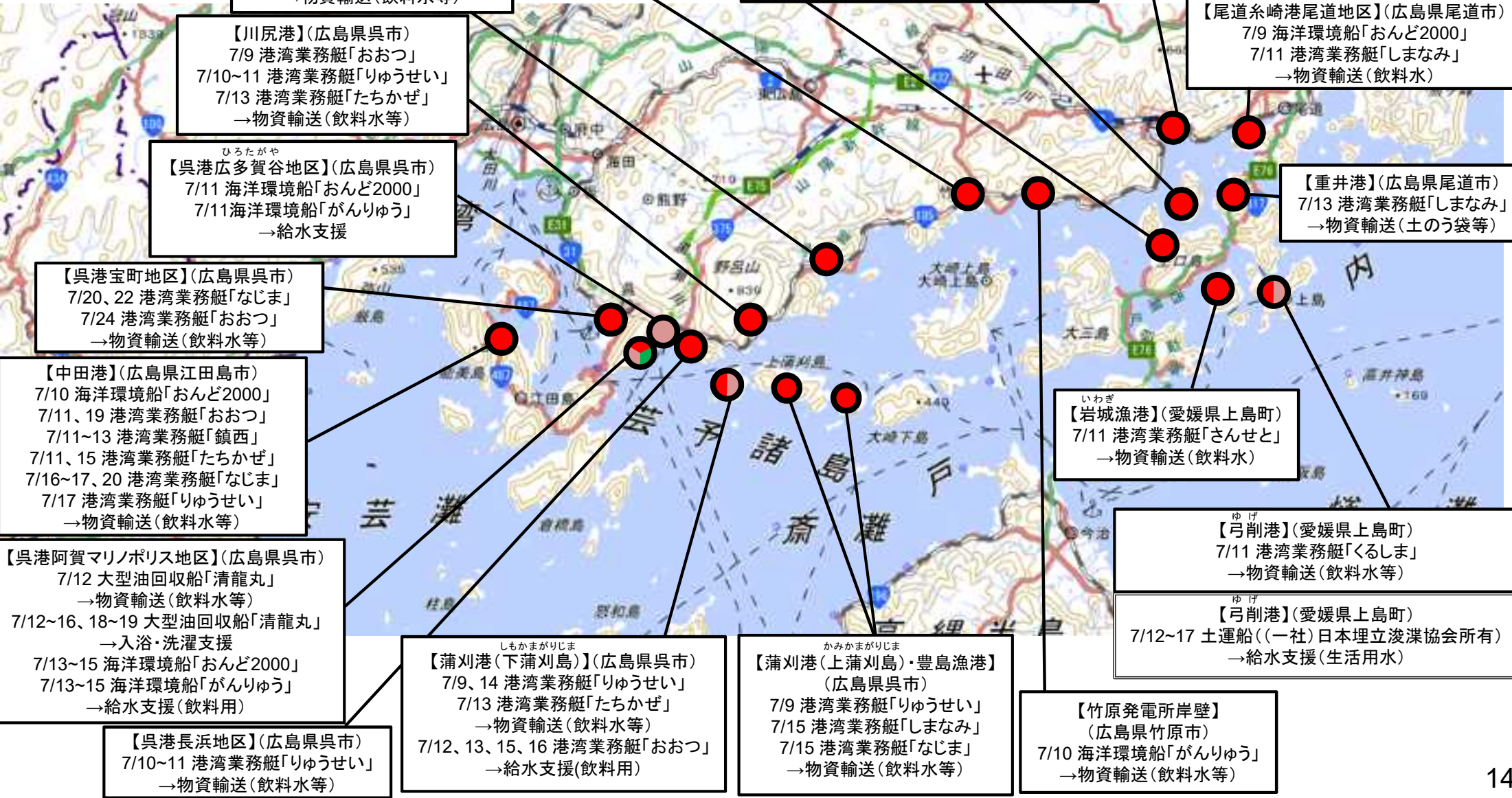


キャットクルーズ



平成30年7月豪雨【港湾における支援状況一覧(7月9日～25日)】

- <凡例>
- : 物資輸送
 - : 給水支援
 - : 入浴・洗濯支援



- ◆ 北海道胆振東部地震の災害対応に従事する車両等は東北の複数の港湾を利用して北海道へ輸送された。
- ◆ 東北港湾と北海道を結ぶ各フェリー航路で利用者が増加しており、1日当り利用数の前年同月平均と比較し倍以上となる航路もある。

【東北～北海道 フェリー航路図】

<大間-函館航路>

■フェリー利用状況

- ・車両… 約3割増(前年同月比)
- ・旅客… 約2割増(前年同月比)

<青森-函館航路>

■フェリー利用状況

- ・車両…約1割増(前年同月比)
- [警察・消防等の災害対策車両
…約190台(9月6日～12日の往路)]
- ・旅客…約7割増(前年同月比)



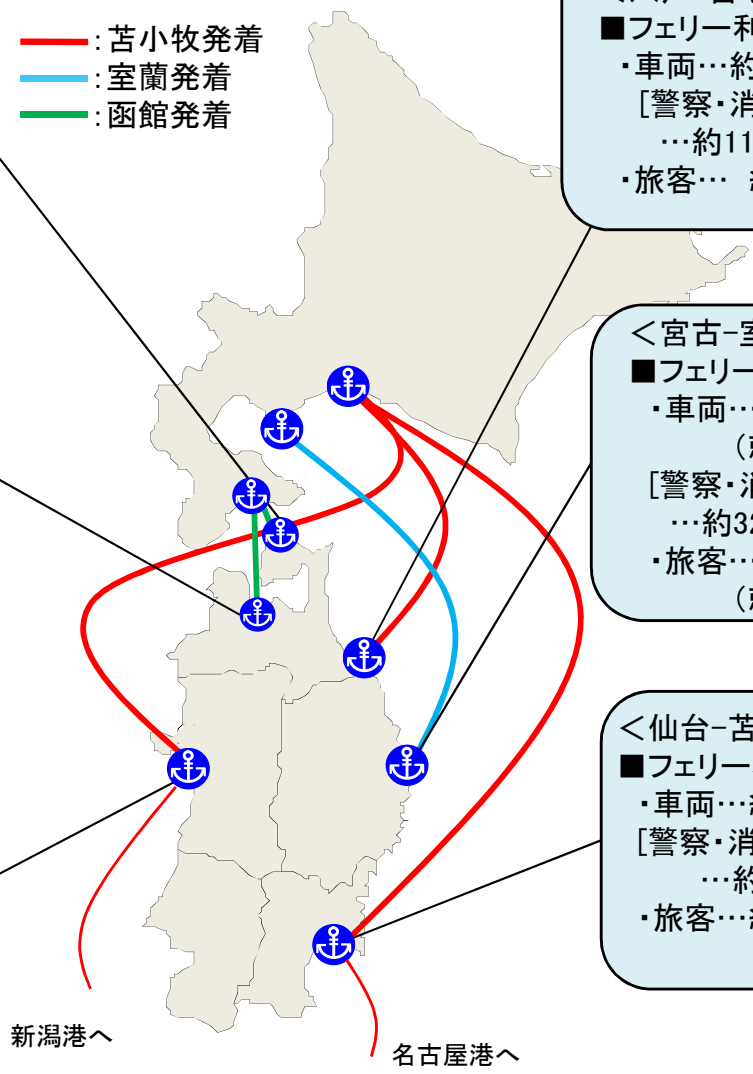
[待機している災害対応車両]

<秋田-苫小牧航路>

■フェリー利用状況

- ・車両… 約1割増(前年同月比)
- [警察・消防等の災害対策車両
…約140台(9月6日～10日)]
- ・旅客… 約2倍(前年同月比)

— 苫小牧発着
— 室蘭発着
— 函館発着



<八戸-苫小牧航路>

■フェリー利用状況

- ・車両…約1割増(前年同月比)
- [警察・消防等の災害対策車両
…約110台(9月6日～10月4日の往復路)]
- ・旅客… 約6割増(前年同月比)



[帰還した災害対応車両]

<宮古-室蘭航路>

■フェリー利用状況

- ・車両…約2.6倍
(就航～8月末の平均比)
- [警察・消防等の災害対策車両
…約320台(9月6日～17日の往復路)]
- ・旅客…約2.3倍
(就航～8月末の平均比)



[乗船する災害対応車両]

<仙台-苫小牧航路>

■フェリー利用状況

- ・車両…約3割増(前年同月比)
- [警察・消防等の災害対策車両
…約120台(9月6日～12日の往路)]
- ・旅客…約9割増(前年同月比)



[乗船手続きしている
自衛隊員]

※新聞等や自治体等への聞き取りに基づく東北地方整備局調べ

複数県に渡る被害に備えた広域的な港湾BCPの策定

【広域BCP策定状況一覧】

(平成30年8月時点)

No	地域	協議会等	設立時期	策定時期 改訂時期	策定計画等の名称	策定計画掲載URL
1	北海道	道央圏港湾連携による防災機能強化方策検討会	H23.9.7	H24.4.12 H30.7	道央圏港湾BCP	【2版】 https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kk/kuukou/ud49g70000001180.html
2	北海道	北海道太平洋側港湾BCP策定検討会	H27.2.16	H28.4.22 H29.3 H30.7	北海道太平洋側港湾BCP	【3版】 https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kk/kuukou/ud49g70000001180.html
3	東北	東北広域港湾防災対策協議会	H25.3.5	H27.3.31 H28.3.18	東北広域港湾BCP	【概要版】 http://www.pa.thr.mlit.go.jp/kakyoin/effort/bousai/bousai001.html
4	東京湾	港湾BCPによる協働体制構築に関する東京湾航行支援協議会	H21.9.8	H27.3.26 H29.3.31	東京湾航行支援に係る震後行動計画	【初版】 http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/kyoku/03info/03kisya/2015/270403honbun_tokyobay.pdf 【2版】 http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/kyoku/tokyowankoukoushien_kodoikeikaku/2016/tokyowankoukoushien_kodoikeikaku.pdf
5	北陸	北陸地域における港湾の地震・津波対策協議会 → 北陸地域港湾の事業継続計画協議会へ移行	H25.3.8 H29.4.1	H29.3.15	北陸地域港湾の事業継続計画	【初版】 http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/bcp/index.html
6	伊勢湾	伊勢湾港湾広域防災協議会	H26.3.26	H26.10	伊勢湾における港湾相互の広域的な連携に関する基本方針	http://www.pa.cbr.mlit.go.jp/file/content/file/topics-isewan_kyougikai-pdf-kaigi_02-data02-2.pdf
7	伊勢湾	伊勢湾港湾機能継続計画検討会議 → 伊勢湾BCP協議会へ移行	H25.11.27 H29.3.9	H28.2.5 H29.3.12	伊勢湾港湾機能継続計画 (伊勢湾BCP)	【初版】【2版】 http://www.pa.cbr.mlit.go.jp/1341/index.html
8	伊勢湾	伊勢湾港湾機能継続計画検討会議 → 伊勢湾BCP協議会へ移行	H25.11.27 H29.3.9	H28.2.5 H29.3.9	緊急確保航路等航路啓開計画	【初版】【2版】 http://www.pa.cbr.mlit.go.jp/1341/index.html
9	大阪湾	大阪湾港湾機能継続計画推進協議会	H23.9.16	H26.3.31	大阪湾BCP(案)	【初版】 http://www.pa.kkr.mlit.go.jp/information/oosakawanbcp.html
10	広島湾	広島湾連携BCP関係者会議	H22.10.4	H24.2.28	広島湾 連携BCP(ver. 1.1)	—
11	瀬戸内海	中国地方整備局 港湾空港部	—	H30.3	瀬戸内海に係る緊急確保航路等航路啓開計画(案)	—
12	四国	四国の港湾における地震・津波対策検討会議	H23d	H26.3.31 H29.3	南海トラフ地震に対応した四国の広域的な海上輸送の継続計画	【初版】【2版】 http://www.pa.skr.mlit.go.jp/general/policy/jisintunami.html
13	瀬戸内海	四国地方整備局 港湾空港部	—	H30.3	緊急確保航路等航路啓開計画	【初版】 http://www.pa.skr.mlit.go.jp/general/policy/jisintunami.html
14	九州東岸地域	九州東岸地域の港湾における地震・津波対策検討会議	H23d	H24.7	九州東岸地域の港湾における地震・津波対策の方針	【初版】 https://www.pa.qsr.mlit.go.jp/kyusyu_higashi/kyusyu_higashi.html

- ◆ 北陸地域国際物流戦略チーム(事務局_北陸地方整備局、北陸信越運輸局)では、首都直下地震、南海トラフ地震を想定し、首都圏及び中京圏の企業が北陸港湾を利用して代替輸送を行う場合の模擬訓練を実施。
- ◆ 地震により、太平洋側港湾が使用不可能な状況下で、荷主が自らの被災状況を把握し、いかに港運会社、港湾管理者等関係者と連絡をとりながら、自社商品の輸出・輸入を行うことが可能となるかを検討。

●参加者

太平洋側港湾利用荷主等で、災害時に企業の事業継続を考える上で港湾の代替輸送に関心のある企業

(1)荷主 (2)陸運(物流業者) (3)海運事業者 (4)倉庫業者 (5)船社 (6)港湾管理者

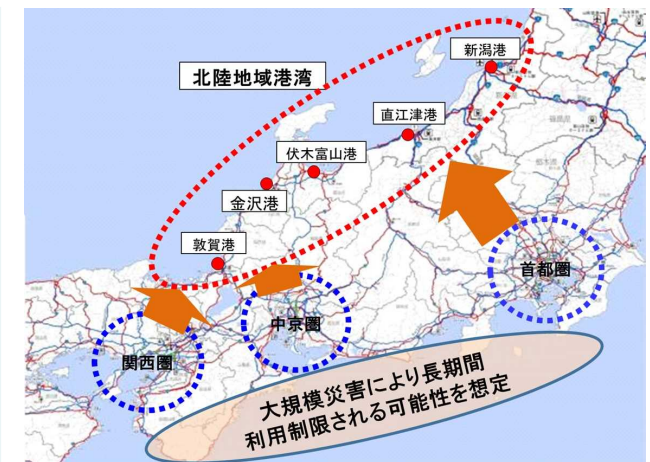
【平成30年度参加者数】

埼玉会場 10月30日(火) 参加人数 103名、参加団体数 62

名古屋会場 11月13日(火) 参加人数 97名、参加団体数 54

●訓練内容

- ・参加者は、あらかじめ設定された模擬会社の一員となり、製品の輸出入を続けるため、流通ルートを北陸港湾に切り替える手続き等を確認する。
- ・具体的には、船の空きスペースを確保する手続きや、北陸の港湾まで製品を運ぶトラックの手配、税関の手続きをどう進めるかなどの手順を確認した。



広域的なバックアップ体制のイメージ



代替輸送訓練状況(埼玉会場)



代替輸送訓練状況(名古屋会場)

【主な講評内容(訓練の成果)】

平成25～30年度の訓練の実施を通じて以下の成果が得られた。

・関係者の顔の見える場づくり

訓練に参加した一部の企業は、北陸地域港湾を代替港として利用する検討をしており、訓練の開催を通して、北陸地域港湾と各地域の関係者との関係構築ができた。

・代替輸送手引書の策定・改訂

代替輸送手引書を策定するとともに、参加者の意見等より第6版まで改訂を実施することができた。



○令和元年度以降は、これまで得られた知見を活かして訓練を継続して行う予定。

- ◆ 国及び港湾管理者が、港湾相互間の広域的な連携による災害時における港湾の機能の維持について協議を行うための協議会を組織。

主な協議事項:

大規模地震や津波により、被災が広域に及ぶ場合において、港湾機能を維持するため、国が港湾管理者とともに以下の事項について検討する。

- 被害の想定、復旧目標時期の設定
- 航路啓開作業を行う手順、優先順位の検討
- 港湾相互間の連携、機能補完の考え方
- 関係機関との協力体制の検討

主な参加者:

(協議会の構成員)

- 国の機関(地方整備局、地方運輸局、海上保安部、税関、入国管理局、防疫所、検疫所等)
- 湾内の港湾管理者、地方公共団体

(協議会の構成員以外)

- 港湾運送事業者、海事関係者、港湾工事関係者、主要な港湾利用者、立地企業

設立状況:

平成25年度中に三大湾で設立済

- ・関東港湾広域防災協議会
- ・伊勢湾港湾広域防災協議会
- ・大阪湾港湾広域防災協議会

平成26年3月27日設立
平成26年3月26日設立
平成26年3月25日設立



大阪湾における広域的な港湾機能の維持(イメージ)

基幹的広域防災拠点の機能

- ◆ 発生が危惧される南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の大規模災害の際に、緊急支援物資の中継基地や被災地支援人員のベースキャンプ、あるいはヘリコプターによる災害医療支援など重要な機能を担うとともに、平常時は市民の憩いの広場として利用。

●基幹的広域防災拠点の機能

【救援物資の中継・分配機能】

被災地域外から被災地域内への緊急支援物資の中継輸送、集積、荷さばき、分配等を行う、各種交通基盤のネットワークと連携した救援物資の中継分配機能。

【広域支援部隊の集結地・キャンプ機能】

全国から集結する広域支援部隊や救護班、国内外からのNPO・ボランティア等の活動要員の一次集結、野営、連絡等を行うことができるベースキャンプ機能。

【応急復旧用資機材の備蓄機能】

当該広域防災拠点の応急復旧用資機材等の備蓄機能。

【海上輸送支援機能】

海上を利用した緊急支援物資や人員の搬入・搬出を行うことができる耐震強化岸壁を活用した救援物資等の海上輸送支援機能。

【災害医療支援機能】

臨時ヘリポートを活用し、災害拠点病院などと連携した災害時医療の補完・支援機能。

平常時

災害時にオープンスペースとして機能する広く平坦な港湾緑地を利用し、市民の憩いの場、防災啓発活動拠点として利用。



災害時

耐震強化岸壁、ヘリポート、臨港道路を活用し、緊急支援物資の受け入れ・中継・搬送を行うとともに、広域支援部隊の集結地・ベースキャンプとして機能。



大規模災害の発生

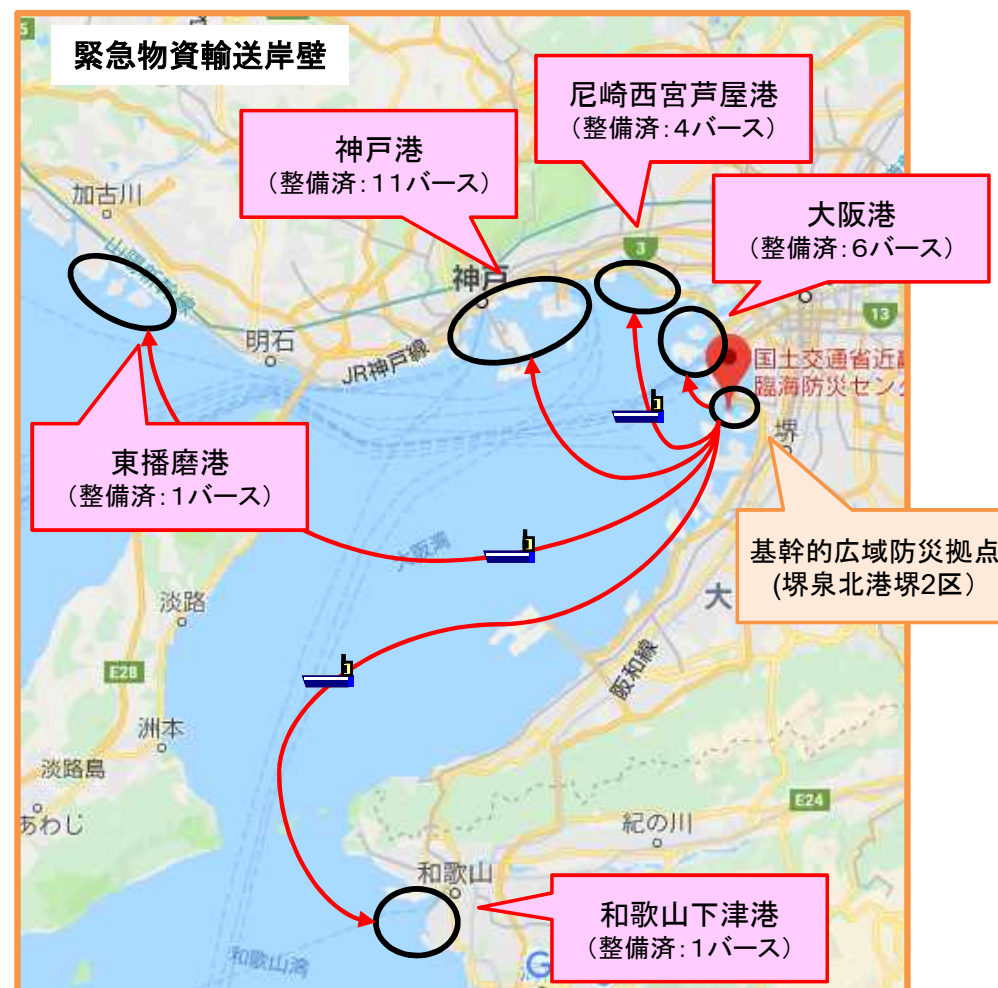
切迫する大規模災害への備え～基幹的広域防災拠点～

- ◆ 首都直下地震発生時には、川崎港東扇島地区（H20供用開始）の基幹的広域防災拠点を核として、東京湾内の各港湾の耐震強化岸壁に緊急物資を輸送。
- ◆ 南海トラフ地震発生時には、堺泉北港堺2区（H24供用開始）の基幹的広域防災拠点を核として、大阪湾内の各港湾の耐震強化岸壁に緊急物資を輸送。

《東京湾における物資輸送ネットワーク》



《大阪湾における物資輸送ネットワーク》



※耐震強化岸壁の整備状況は令和元年6月末時点(港湾局調べ)

島嶼部や半島の港湾をはじめとした 防災機能の面的充足

- ◆ 平成12年に三宅島において発生した火山噴火は、三宅島全域に大きな被害をもたらした。
- ◆ 被災地が離島であったため、支援部隊等の輸送に加え、島民全員が島外へ避難するため、船舶が主要な輸送手段として活用された。

年	月日	災害概要
2000年	6月26日	地震が多発。気象庁が緊急火山情報を発表。 三宅村災害対策本部を設置。
	6月30日	山頂で噴火が発生、少量の火山灰が放出。
	7月4日	山頂の新カルデラから最初の噴火。
	7月8日	白い火山灰を主成分とする噴火
	7月14日	三宅村災害対策本部を設置。
	7月28日	避難勧告を全解除
	8月2日	噴火。
	8月14日	最大規模の噴火。
	8月18日	火砕流の発生。神着地区、続いて坪田地区に噴煙柱が崩れて流れ下った。低温火砕流と呼ばれる。人的被害なし。
	8月29日	三宅村現地対策本部設置
		東京都災害対策本部より「すといちあ丸」をホテルシップ利用の申請。 小学生47名、中学生31名、高校生58名、引率100名、一般客329名が三宅島から乗船。
	9月2日	全島避難指示(2～4日で避難実施) 東京からの定期船、三宅島着。 244名下船(一時避難した島民が長期避難準備のため戻ったと推測される。) 414名乗船。
	9月3日	三宅島発定期船「すといちあ丸」584名乗船。
	9月4日	三宅島発定期船「すといちあ丸」419名乗船。
	9月5日	三宅島発、77名乗船。(8月29日からこの日までに計2059名が船舶により避難)
2005年	2月1日	避難指示解除
	3月31日	東京都災対本部廃止。



噴火の様子(東京都防災ホームページより)



船舶による避難の様子(三池港)



出発
(横須賀港)



上陸状況
(三宅島)

◆ 平成25年10月に発生した台風26号による伊豆大島の土砂災害において、被災地が離島であったため、支援物資、災害復旧人員の輸送に加え、接近が予想された台風27号の到達前に島民が島外へ避難するため、船舶が主要な輸送手段として活用された。

旅客輸送の実績(東海汽船の対応)
(平成25年10月20日～11月4日)※事業者調べ

◆ 島民の避難

○ 高速ジェット船

- ・ 臨時便 4便(574名)
- ・ 東京都によるチャーター便 1便(61名)

○ 大型旅客船さるびあ丸

- ・ 臨時寄港 1便(94名)

◆ 避難島民の帰島

○ 高速ジェット船

- ・ 東京都によるチャーター便 2便(136名)

◆ ボランティア等輸送

○ 高速ジェット船

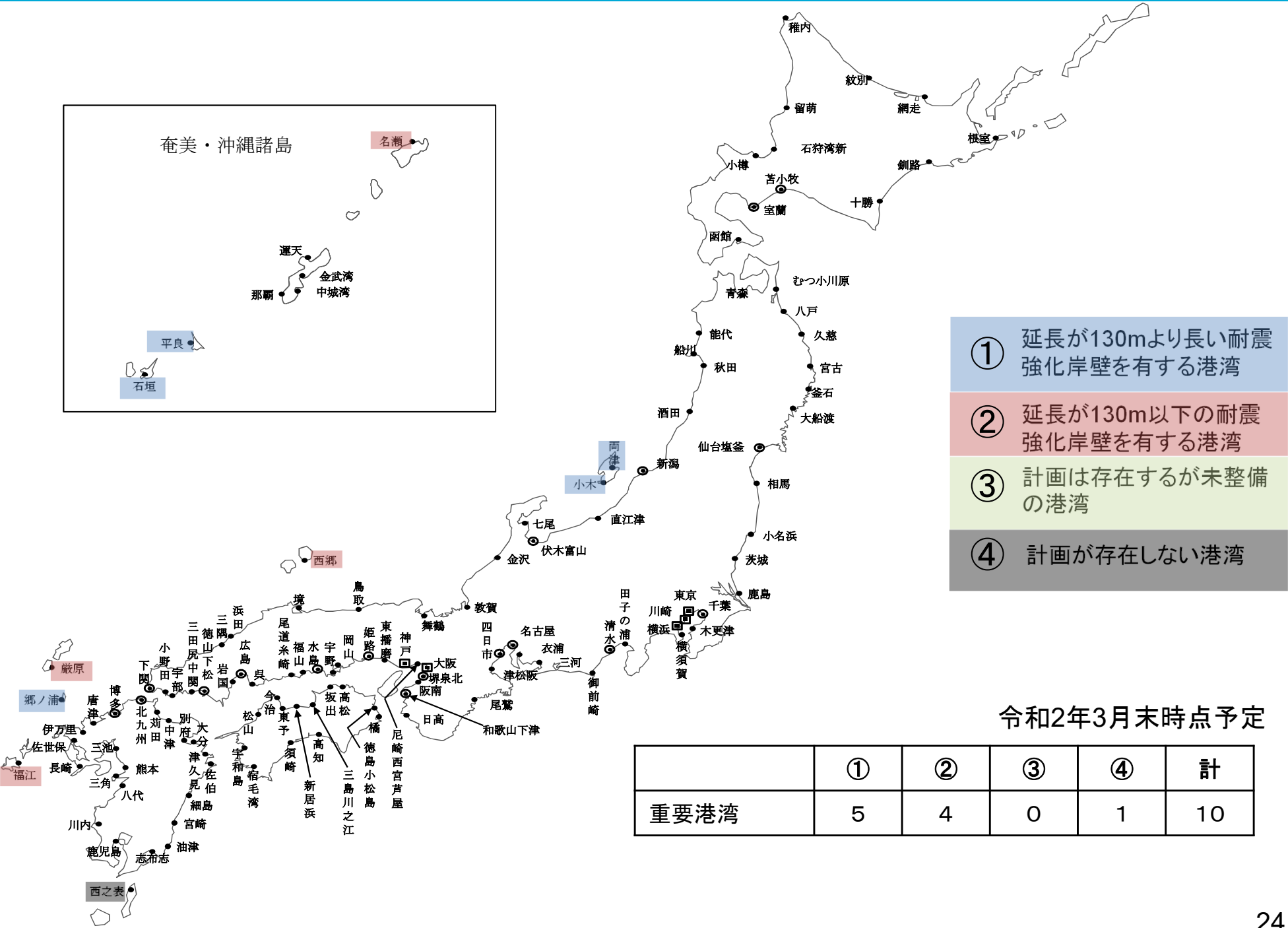
- ・ 臨時便 3便(ボランティア含め610名)

大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会
最終報告(平成26年3月国土交通省海事局内航課)を基に
国土交通省港湾局作成

貨物輸送の実績(平成25年10月16日～10月24日)(事業者調べ)

月日	事業者	物資
10月16日	伊豆七島海運	・救急車2台、人員輸送車2台(東京消防庁) ・高機動車10台、トラック2台(自衛隊)
10月17日	伊豆七島海運	・公共応急作業車8台、キャンピング車1台、ステーションワゴン1台(関東地方整備局) ・高機動車7台、水タンク車1台、トラック3台(自衛隊) ・消防車(総務省消防庁) ・警察車両(警視庁) ・乗用車3台、給水袋25個、水417個、簡易トイレ20個、ドライアイス100kg(東京都)
10月18日	日鉄住金物流	・油圧ショベル2台、油圧クラップ3台、ブルドーザー3台(東京都)
	伊豆七島海運	・乗用車1台(関東地方整備局) ・消防車1台(千葉市消防局) ・ドライアイス1トン、土嚢袋2,000枚(気象庁)
10月19日	伊豆七島海運	・消防車1台(東京消防庁) ・ウレタンマット200枚、ドライアイス2トン等生活用品(東京都) ・ポータブル発電機・備品(気象庁)
10月21日	伊豆七島海運	・救急車1台、トレーラー1台、トラック1台(自衛隊) ・警察車両6台(警視庁) ・キャブオーバー1台、高所作業車1台(東京電力) ・災害対策本部車2台、ブルシート1,200枚、土嚢袋1,000枚(関東地方整備局) ・救急車2台(日本赤十字社) ・乗用車2台、紙オムツ・ティッシュ228箱等生活用品(東京都) ・乗用車1台(内閣府)
10月22日	伊豆七島海運	・ダンプ2台、公共応急作業車1台、バン1台、生活用品(東京都) ・トラック1台(自衛隊) ・マイクロバス(総務省) ・衛星中継車1台、カラーコーン200個等(関東地方整備)
10月23日	伊豆七島海運	・ダンプ1台、冷凍冷蔵庫2台(自衛隊) ・東京都消防庁補給車1台、食料品・生活用品等(東京都) ・カラーコーン300個、土嚢袋11,000枚等(関東地方整備局) ・食料品24箱、飲物71箱(東京都消防庁)
10月24日	伊豆七島海運	・トラック2台(自衛隊) ・サイドポンプ8台、発動発電機8台、サニーホース8台、サクシオンホース24台、キャブタイヤ8台、接続金具2台、ドライアイス1個、感染防護服3個(東京都)

重要港湾以上の島嶼部の港湾の耐震強化岸壁の整備状況



島嶼部に所在する重要港湾以上の港湾

	耐震強化岸壁の有無	水深	延長	人口
両津港(佐渡島・新潟県)	○※1	-7.5m	193m	57,262人(佐渡市)
小木港(佐渡島・新潟県)	○	-7.5m	200m	57,262人(佐渡市)
西郷港(隠岐の島・島根県)	○	-7.5m	200m	14,608人(隠岐の島町)
厳原港(対馬・長崎県)	○	-7.5m	130m	31,468人(厳原市)
郷ノ浦港(壱岐・長崎県)	○	-7.5m	220m	27,103人(壱岐市)
福江港(五島列島・長崎県)	○	-7.5m	130m	57,045人(五島市)
西之表港(西之表島・鹿児島県)	×			15,967人(西之表市)
名瀬港(奄美諸島・鹿児島県)	○	-6.5m	160m	43,156人(奄美市)
平良港(宮古島・沖縄県)	○	-7.5m~-10m	220m	51,186人(宮古島市)
石垣港(石垣島・沖縄県)	○	-9.0m	250m	47,660人(石垣市)

※1 1バースは整備済で、1バースは整備予定

岸壁の整備状況は令和2年3月末時点予定
人口は「平成27年国勢調査結果」(総務省統計局)のデータを使用